

UB Braunschweig 84



10279-457-3

Betriebs-Resultate

der

**Herzoglich Braunschweigischen
Eisenbahnen**

vom Jahre 1850.

Veröffentlicht,

Braunschweig, den 1. November 1851.

Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction.

von Amsberg.

Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1851.

I. Bahnbeschreibung.

Haupttrichtung der B a h n.	Zwischenlängen.		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleise.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.									
	von der Station	nach der Station			für den Tarif abge- kürzt.	ge- nau.		auf dem Bahnhöfe	Meilen.	Länge			Erhebung zwischen den End- punkten.	Senkung	Mittlere Steigung	Mittlere Gefälle	Maximum		
			von	bis						horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					der Steigung.	des Gefälles.	
																			Nro.
Braunschw.-Magdeb.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1½	1,58	1,58	Braunschweig	1,141										
	Wolfenbüttel	Scheppenstedt	1,58	3,98	2½	2,40	—	Scheppenstedt	0,111	0,19	2,16	0,05	87,2	—	1/716	—	1/400	1/745	
	Scheppenstedt	Terrheim	3,98	5,62	1¾	1,64	—	Terrheim	0,111	0,03	0,22	1,39	—	63,5	—	1/671	—	1/404	
	Terrheim	Wegeräleben	5,62	7,63	2	2,01	—	Wegeräleben	0,118	0,74	0,00	1,27	—	16,9	—	1/3097	—	1/717	
	Wegeräleben	Döbbernsleben	7,63	8,89	1¼	1,26	—	Döbbernsleben	0,308	0,86	0,28	0,12	—	9,5	—	1/324	1/594	1/1678	
Wolfenb.-Harzburg.	Braunschweig	Döbbernsleben	0,00	8,89	9	8,89	1,58	für drei Aus- weichstellen	1,954 0,194 2,148	2,15	3,86	2,88	20	—	1/11560	—	1/400	1/404	
	Wolfenbüttel	Börßum	1,58	3,03	1½	1,45	—	Börßum	0,007	0,20	0,92	0,33	30,8	—	1/1225	—	1/138	1/346	
	Börßum	Schlafen	3,03	3,80	1	0,77	—	Schlafen	0,084	0,03	0,55	0,19	24,2	—	1/822	—	1/294	1/291	
	Schlafen	Bienenburg	3,80	5,00	1	1,20	—	Bienenburg	0,124	0,01	1,19	0,00	151,7	—	1/205	—	1/149	—	
	Bienenburg	Harzburg	5,00	6,07	1	1,07	—	Harzburg	0,082	0,00	1,07	0,00	350,5	—	1/79	—	1/45	—	
Braunschw.-Hannov.	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,07	4½	4,49	—	—	0,297	0,24	3,73	0,52	557,2	—	1/210	—	1/45	1/346	
	Braunschweig	Beßelde	0,00	1,88	2	1,88	1,88	Beßelde	0,067	0,22	1,07	0,59	32	—	1/1528	—	1/348	1/499	
	Beßelde	Landesgrenze	1,88	2,51	½	0,63	0,63	—	—	0,18	0,15	0,30	—	14,7	—	1/1110	1/728	1/400	
	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,51	2½	2,51	2,51	—	0,067	0,40	1,22	0,89	17,3	—	1/3772	—	1/348	1/400	
Alle Bahnen (in der Richtung von Braun- schweig aus)		—	—	—	—	16	15,89	4,09	—	2,52	2,79	8,81	4,29	—	—	—	—	1/45	1/346

Richtungsverhältnisse.			Niveauverhältnisse.								Brücken		Eröffnung		Bemerkungen.			
Länge		Kleinstes Curvenhalbmesser.	Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittl. Tiefe der Einschnitte.	Maximum		a. von u. über 12 Fuß Weite, b. unter 12 Fuß Weite.		Anzahl derselben.	Gesamtweite aller dieser Brücken.	des ersten Gleises.		des zweiten Gleises.		
in geraden Linien.	in Curven.		in der ungefähren Höhe d. natürlichen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuß Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuß Tiefe.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Einschnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Einschnitte.						a.	b.
Meil.	Meil.	Ruthen.	Meil.	Meil.	Meil.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.									
1,22	0,36	231	0,45	0,56	0,57	5,04	8,24	7	22	a. 3 b. 23	276 80	1. Dec. 1838.	15. Oct. 1844.	Vom 22. Aug. 1840 bis 31. Oct. 1841 hat zwischen diesen beiden Stationen eine Beförderung mittelst gewöhnlichen Landfuhrwerks stattgefunden.	mit Pferden. mit Locomotiven.			
1,18	1,22	231	0,37	1,69	0,34	5,17	6,22	10	21	a. 10 b. 24	386 108	16. Juli 1843.						
0,96	0,68	400	0,15	1,12	0,37	5,37	5,89	7,3	8,5	a. 3 b. 18	42 55							
1,78	0,23	600	0,12	1,82	0,07	4,96	2,24	7,5	2,3	a. 5 b. 26	64 145							
0,96	0,30	500	0,08	0,96	0,22	5,25	7,50	7,5	12	a. 4 b. 6	52 40							
6,10	2,79	231	1,17	6,15	1,57	5,51	6,88	10	22	a. 25 b. 97	820 428	22. Aug. 1840. 31. Oct. 1841. 10. Aug. 1840. 8. Nov. 1843.						
0,89	0,56	231	0,11	0,97	0,37	7,08	7,70	9,5	10	a. 15 b. 7	522 42							
0,65	0,12	600	0,02	0,70	0,05	4,29	6,00	9	6	a. 3 b. 6	146 64							
0,72	0,48	225	0,06	1,05	0,09	6,11	1,78	7	2	a. 7 b. 6	652 16							
0,70	0,37	225	0,10	0,97	0,00	3,00	0,00	6,5	0	a. 2 b. 21	67 81							
2,96	1,53	225	0,29	3,69	0,51	5,19	6,41	9,5	10	a. 27 b. 40	1387 203	19. Mai 1844.	6. Aug. 1847.					
0,88	1,00	400	0,35	1,21	0,32	7,90	7,53	13	12	a. 3 b. 14	48 59							
0,63	—	—	0,05	0,51	0,07	6,35	2,49	10	4	a. — b. 4	— 18							
1,51	1,00	400	0,40	1,72	0,39	7,44	6,60	13	12	a. 3 b. 18	48 77							
10,57	5,32	225	1,86	11,56	2,47	5,69	6,74	13	22	a. 55 b. 155	2255 708							

II. Anlagecapital und

	A. Grund- entschädigungen. Thaler.	B. Erdarbeiten. Thaler.	C. Brücken. Thaler.	D. Oberbau. Thaler.	E. Ausweichungen. Thaler.	F. Überfahrten. Thaler.
Durch angeliehene Capitalien beim ursprünglichen Neu- und Umbau	307 000	374 000	155 000	1 195 000	27 000	27 000
Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1850	—	—	—	8 421	2 912	—
<i>Summa</i>	307 000	374 000	155 000	1 203 421	29 912	27 000
Procente der Gesamtsumme von 3 758 867 Thaler	8,17	9,95	4,12	32,01	0,80	0,72
Kosten pro Bahnmeile (auf 15,89 Meilen vertheilt)	19 320	23 537	9 755	75 735	1 882	1 699
Für die obige Summe von 3 758 867 Thaler ist unter Anderm beschafft:	11,40 Meilen Planum für ein Doppelgleis zwischen Döherleben u. der hannoverschen Grenze. 4,49 Meilen Planum für ein einfaches Gleis zwischen Wolfenbüttel u. Harzburg. 15,89 Meilen.	Wie nebenstehend bemerkt.	55 Brücken v. 12 Fuß und mehr Weite in der Gesamtweite v. 2255 Fß. (im Durchschnitt à 41 Fß. Weite). 115 dito unter 12 Fuß Weite in der Gesamtweite von 708 Fuß, (im Durchschnitt à 4,57 Fß. Weite). 210 Brücken, in der Gesamtweite v. 2963 Fuß, (im Durchschnitt à 14,1 Fß. Weite).	31956 Ruth. = 19,67 Meil. Hauptgleise, 4106 Ruth. = 2,52 Meil. Nebengleise, 36062 Ruth. = 22,19 Meil. Gleise. Außerdem 2½ Ml. Bahn von Flachschieben auf fichtenem Langholz, welche späterhin wieder beseitigt ist.	75 zweispur. Weichen 33 dreispur. „ 1 vierspur. „ 7 selbsthät. „ 116 Weichen.	Hierunter befinden sich 3 Brückenübergänge, wovon späterhin der eine wieder beseitigt ist.
Kosten für die Einheiten der vorstehenden Arbeiten und Anschaffungen.	Macht pro Meile im Durchschnitt 19 320 Thl.	Macht pro Meile im Durchschnitt 23 537 Thl.	Macht für jeden Fuß der Brückenweiten im Durchschnitt 52,3 Thl.	Macht nach Abrechnung von 100000 Thl. für die wieder entfernten Gleise im Durchschnitt pr. 1/2 Rth. Gleis 30,6 Thl. oder pro Meile 49726 Thl.	Macht für jede Weiche im Durchschnitt 258 Thl.	—

Repartition des verzinslichen Anlage-
auf die einzelnen

Bahnstrecke:	Bahnlänge (genau). Meilen.
Braunschweig-Wolfenbüttel	1,58
Wolfenbüttel-Döherleben	7,31
Wolfenbüttel-Harzburg	4,49
Braunschweig-Hannoversche Grenze	2,51
<i>Alle Bahnen</i>	15,89

dessen Verwendung.

G. Bahnhöfe. Thaler.	H. Locomotiven. Thaler.	J. Wagen. Thaler.	K. Admini- stration. Thaler.	L. Zinsen. Thaler.	M. Elektrischer Telegraph. Thaler.	N. Insgemein. Thaler.	Im Ganzen. Thaler.
486 000	281 000	256 000	83 000	107 000	—	152 000	3 450 000
121 720	59 706	100 535	—	—	11 652	3 921	308 867
607 720	340 706	356 535	83 000	107 000	11 652	155 921	3 758 867
16,17	9,06	9,48	2,21	2,85	0,31	4,15	100,00
38 245	21 442	22 438	5 223	6 734	733	9 813	236 556
1 Bahnhof ersten Ranges (Braunschweig)	22 Locomotiven = 272070 Thl.	45 St.m. 122 Ar. bed. Pers.-W. = 107473 Thl. 16 " " 32 " offene " = 8600 " 69 " " 195 " bed. Güterw. = 101770 "	—	—	11,4 Meilen einfache Drathleitung über der Erde zwischen Döhrenleben und der Hannoverschen Grenze mit 7 Stationen.	Darunter 114 Wärterbub. 120 optische Te- legraphen. Die Ausstattung des Maschinen- hauses mit Werkzeug- maschinen und Veranschla- gung der Südbahnlinie.	—
9 dito untergeord. Ranges (hierbei ist Vörsprung ausgeschlossen)	22 Tender = 48800 Thl. 320870 Thl.	103 " " 248 " offene " = 81927 " 100 " " 200 " Grdwagen = 40000 "	—	—	—	—	—
10 Bahnhöfe. Auf diesen Bahnhöfen liegen: 14 Drehscheiben, 1 großer Kollisch, 1 kleiner dito.	—	333 Wagen mit 797 Aren = 339770 Thl.	—	—	—	—	—
—	Ausschließlich der Grsfahrlücke im Durchschnitt für 1 Locom. 12367 Thl. 1 Tender 2218 Thl. 1 Locomotive mit Tender 14585 Thl.	Ausschließlich der Grsfahrlücke im Durchschnitt für 1 Are der bed. Personen-Wag. 881 Thl. 1 " " offenen " 269 " 1 " " bed. Güterwagen 522 " 1 " " offenen " 330 " 1 " " Grdwagen 200 "	Macht 2,4 Proc. des ursprüng- lichen Bau- Capitals v. 3 450 000 Thl.	Macht 3,1 Proc. des ursprüng- lichen Bau- Capitals v. 3 450 000 Thl.	Macht pro Meile Telegraphen- linie 1022 Thl.	—	—

capitals von 3450000 Thlr.
Bahnstrecken.

Verzinsliches Anlagecapital	
im Ganzen	pro Meile
Thaler.	Thaler.
513 000	324 684
1 600 000	218 878
640 000	142 539
697 000	277 689
3 450 000	217 118

III. Einnahme

Cap.	Litr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Litr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
I.		Personenverkehr (excl. Gepäck).			
	a.	Einseitiger Verkehr.			
		Station Braunschweig	24 895		
		» Wolfenbüttel	15 078		
		» Scheppenstedt	5 409		
		» Ferzheim	2 430		
		» Wegerleben	1 571		
		» Dscherleben	8 649		
		» Börßum	1 533		
		» Schladen	2 946		
		» Bienenburg	5 614		
		» Harzburg	6 035		
		» Wehede (die Einnahme ist unter Cap. I. b. 2 mit enthalten.)	—		
		Summa I. a.		74 160	
	b.	Gemeinschaftlicher Verkehr.			
		1) mit Magdeburg	26 037		
		2) » Hannover (Brutto)	27 770		
		3) » dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande	97 610		
		Summa I. b.		151 417	
	c.	Abonnements	—	808	
	d.	Extrafahrten	—	745	
	e.	Varia	—	4 338	
		Summa I. Personenverkehr			231 468
		Latus			231 468

Repartition der vorstehenden Betriebs-Einnahme

Bahnstrecke.	Betriebs-			
	aus dem Per- sonen-Verkehr (excl. Gepäck)	aus dem Güter- verkehr (incl. Gepäck)	Varia.	im Ganzen.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Braunschweig-Wolfenbüttel	45 518	48 166	551	94 235
Wolfenbüttel-Dscherleben	116 764	212 970	2753	332 487
Wolfenbüttel-Harzburg	23 260	26 788	1652	51 700
Braunschweig-Hannoversche Grenze	45 926	83 051	918	129 895
Alle Bahnen	231 468	370 975	5874	608 317

im Jahre 1850.

Cap.	Litr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Litr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
II.		Güterverkehr.			231 468
	a.	Einseitiger Verkehr.			
		Station Braunschweig	22 920		
		„ Wolfenbüttel	7 774		
		„ Scheppenstedt	3 614		
		„ Ferrheim	1 891		
		„ Wegerleben	1 896		
		„ Dscherleben	13 150		
		„ Börsum	576		
		„ Schladen	1 780		
		„ Bienenburg	3 019		
		„ Harzburg	3 449		
		„ Wehde (d. Einnahme ist unter Cap. II. b. 2. mit enthalten.)	—		
		Summa II. a.		60 069	
	b.	Gemeinschaftlicher Verkehr.			
		1) mit Magdeburg	19 350		
		2) „ Hannover (Brutto)	30 763		
		3) „ dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande	238 283		
		Summa II. b.		288 396	
	c.	Transport von Steinen	—	18 320	
	d.	Postbeförderung	—	4 184	
	e.	Varia	—	6	
		Summa II. Güterverkehr			370 975
III.		Pachtgelder	—	—	2 949
IV.		Sonstige Einnahmen	—	—	2 925
V.		Vom elektrischen Telegraphen	—	—	—
		Summa der Betriebseinnahme pro 1850	—	—	608 317
VI.		Überschuß aus dem Jahre 1849 und der Vorzeit	—	—	140 399
		Gesamteinnahme	—	—	748 716

von 608 317 Thln. sub Cap. I bis V.

Einnahme		Einnahme		Bemerkungen.
pro Bahnmeile (der Tarifs- länge).	pro Fahrmeile	pro Person und Meile.	pro Centner Gut und Meile (excl. Freigut).	
Thaler.	Thaler.	Pfennig.	Pfennig.	
62 823	9,74	25,06	3,25	Die Bahnlänge, die Fahrmeilen, die beförderten Personen und Gü- ter sind aus Tabelle I und VII zu ersehen.
44 332	12,90	25,34	3,33	
11 489	4,76	23,2	2,44	
51 958	13,59	27,88	4,52	
38 020	10,89	25,51	3,43	

IV. Ausgabe im Jahre 1850.

Cap.	Ritr.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzel- nen. Thlr.	im Gan- zen. Thlr.	
I.	a.		Administration.			<p>Am 1. Juni 1850 hat die Vereinigung der Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direction stattgefunden; es beziehen sich jedoch alle seitstehenden Ausgaben ausschließlich auf den Eisenbahndienst.</p> <p>* Diese Ausgabe umfaßt 5 Quartale.</p> <p>Diese Ausgabe umfaßt 5 Quartale.</p> <p>Diese Ausgabe umfaßt 5 Quartale.</p> <p>Die Königl. hannoversche Verwaltung hat vom 1. Januar bis ult. Mai 7342 Fahrmeilen mittelst ihrer Betriebsmittel auf braunschweigischer Bahn beschafft und hierfür eine Fahrvergütung von 17 838 Thlr. erhalten. Diese nachstehend mit <i>h. h.</i> angemerkte Ausgabe ist auf die geeigneten Capitel angemessen vertheilt.</p> <p>* (814 Thlr. <i>h. h.</i>)</p> <p>** (765 Thlr. <i>h. h.</i>)</p> <p>† Diese Ausgabe umfaßt 5 Quartale.</p>
		1.	Für Herzogl. Eisenbahn-Direction:			
		1.	Befolgungen	9 745		
		2.	Unbestimmte Ausgaben	3 706*		
	b.		Für Herzogl. Eisenbahn-Betriebs-Casse:			
		1.	Befolgungen	1 294		
		2.	Bureaukosten	163		
	c.		Für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung:			
		1.	Befolgungen	8 950		
		2.	Bureau- und Reisekosten	2 396		
	d.		Für Druckfachen	2 848		
			Summa Cap. I.	—	29 102	
II.			Transportdienst.			
	a.		Befolgungen des Expeditionspersonals . .	8 469		
	b.		Befolgungen des Fahrpersonals	8 255*		
	c.		Befolgungen der Locomotivführer und Heizer	7 755**		
	d.		Bureaukosten	1 727†		
			Summa Cap. II.	—	26 206	
III.			Bahnhofsdienst.			
	a.		Befolgungen der Bahnhof=Aufseher . . .	2 525		
	b.		„ „ Portiers	606		
	c.		„ „ Excentricwärter	3 221		
	d.		„ „ Bahnhofsarbeiter	19 589		
			Summa Cap. III.	—	25 941	
IV.			Unterhaltung der Bahnhöfe.			
	a.		Unterhaltung der Bahnhöfe und Bahnhofsgelände	4 818		
	b.		Unterhaltung der Drehscheiben und Excentrics	1 492		
	c.		Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer	719		
			Summa Cap. IV.	—	7 029	
Latus				—	88 278	(1 579 Thlr. <i>h. h.</i>)

Ausgabe im Jahre 1850 (Fortsetzung).

Cap.	Titel.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzel- nen. Thlr.	im Gan- zen. Thlr.	
V.			<i>Transport . . .</i>	—	88 278	(1579 Thlr. G. F.)
			Unterhaltung der Bahnen.			
	a.		Bahnaufsicht:			
		1.	Befolgungen der Bahnaufsicher.	2 345		
		2.	„ „ Bahnwärter	13 972		
VI.	b.		Unterhaltung der Bahnen:			
		1.	Braunschweig-Oscherslebener Bahn. . . .	15 694		
		2.	Wolfenbüttel-Harzburger Bahn	6 183		
		3.	Braunschweig-Hannoversche Bahn	4 232		
			<i>Summa Cap. V. . . .</i>	—	42 426	
VII.			Unterhaltung der Fahrzeuge.			
	a.		Locomotiven	35 826		(3532 Thlr. G. F.)
	b.		Personenwagen	13 129		(1294 Thlr. G. F.)
	c.		Güterwagen	17 423		(1718 Thlr. G. F.)
	d.		Material zum Ölen und Putzen der Loco- motiven	7 494		(739 Thlr. G. F.)
VIII.	e.		Material zum Schmieren und Putzen der Wagen.	2 376		(234 Thlr. G. F.)
			<i>Summa Cap. VI. . . .</i>	—	76 248	
IX.			Heizungs- und Beleuchtungsmaterial, sowie Betriebs-Geräthschaften.			
	a.		Heizmaterial für die Locomotiven	48 345		(4766 Thlr. G. F.)
	b.		„ „ „ Bahnhöfe	1 026		
	c.		Beleuchtungsmaterial für die Bahnhöfe und Bahnzüge.	2 149		
	d.		Desgl. für die optischen Telegraphen . . .	1 277		
X.	e.		Unterhaltung der Betriebs-Geräthschaften .	2 052		
			<i>Summa Cap. VII. . . .</i>	—	54 849	
			Uniformirung	—	3 879	
			Für den elektrischen Telegraphen.			
	a.		Befolgungen der Telegraphenbeamten . . .	1 032		
XI.	b.		Bureaukosten.	519		Diese Ausgabe umfaßt 5 Quartale.
	c.		Unterhaltungskosten	332		
			<i>Summa Cap. IX. . . .</i>	—	1 883	
			<i>Latus . . .</i>	—	267 563	(13 862 Thlr. G. F.)

Ausgabe im Jahre 1850 (Fortsetzung).

Cap.	Titel.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzel- nen. Thlr.	im Gan- zen. Thlr.	
X.			Transport . . .	—	267 563	(13 862 Thlr. 5. 8.)
			Verschiedene Ausgaben.			
	a.		Miethe für fremde Wagen	40 533		(3 996 Thlr. 5. 8.)
	b.		Beitrag zu den Kosten des Abrechnungsbureaus zu Köln und der Packmeister im norddeutschen Eisenbahn-Verbande . .	2 065		
	c.		Varia	20 835		
XI.			Summa Cap. X. . . .	—	63 433	
			Summa d. Betriebsausgabe (Cap. I.—X.)	—	330 996	(17 858 Thlr. 5. 8.) in Summa.
			Zuschuß zum Reservefonds.	—	—	
			Verwendungen zu Neubaugegenständen.			
	a.		Verlängerung der Nebenbahn in Schladen	1 190		
XII.	b.		Für 2 Excenrics auf dem Bahnhofe in Braunschweig	691		
	c.		7 Stück selbstthätige Zungenweichen für die Bahnhöfe Braunschweig u. Wolfenbüttel	1 021		
	d.		Für verschiedene Baulichkeiten auf den Bahnhöfen in Braunschweig, Dschersleben und Wechelde	9 580		
	e.		Restkosten der drei Wasserstationen zu Wolfenbüttel, Scheppensfeldt und Zerzheim .	787		
	f.		Ankauf eines Hauses zu Officiantenwohnungen in Zerzheim	3 287		
	g.		2 Locomotiven	24 663		
	h.		2 Tender	4 557		
	i.		Zoll für die Locomotive »Manchester« . .	723		
	k.		2 sechsrädrige Personenwagen.	5 073		
	l.		7 vierrädrige bedeckte Güterwagen incl. Kosten für 4 Stück Bremsen	9 018		
	m.		Restkosten der Anlegung des elektrischen Telegraphen	683		
	n.		Eine Brückenwage zu Harzburg	800		
	o.		Kosten der Veranschlagung der Südbahnlinie	3 921		
	p.		Kosten der Erbauung eines Güterschuppens auf dem Bahnhofe Braunschweig . . .	98 724		
			Summa Cap. XII. für Neubaugegenstände	—	164 718	
XIII.			Ablieferung an die Staatscasse . . .	—	140 000	
			Gesamtausgabe . . .	—	635 714	

Repartition der vorstehenden Betriebsausgabe von 330 996 Thlr. sub Cap. I. bis X.

Bahnstrecke.	Betriebsausgabe					Bemerkungen.
	im Ganzen.	pro Bahnmeile (der Tarif- länge).	pro Fahrmeile.	pro Achsemeile (aller Wa- gen).	pro Centner- meile der Brutto- beförde- rung.	
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Pfennig.	Pfennig.	
Braunschweig = Wolfenbüttel . .	48 443	32 295	5,01	50,5	0,60	Die Trennung der Ausgabe nach den einzelnen Bahnstrecken beruht auf einer rationellen Vertheilung. Die Bahnlänge, die Fahrmeilen, die Achsemeilen und die Bruttobeförderung sind aus Tab. I. und VII. zu ersehen.
Wolfenbüttel = Dschersleben . . .	172 337	22 978	6,75	50,5	0,61	
Wolfenbüttel = Harzburg	37 694	8 376	3,47	45,0	0,54	
Braunschweig = Hannoversche Gränze	72 522	29 009	7,59	44,7	0,64	
Alle Bahnen	330 996	20 687	5,92	48,4	0,61	

V. Abrechnung für das Jahr 1850.

Betriebseinnahme pro 1850	608 317 Thaler.
Betriebsausgabe " "	330 996 "
Reinertrag " "	277 321 Thaler.
Überschuß aus dem Jahre 1849 und der Vorzeit	140 399 "
Summe des Reinertrages pro 1850 und des Überschusses aus 1849	417 720 Thaler.

Von dieser Summe geht ab:

Zuschuß zum Reservefonds	— Thaler
Verwendungen für Neubaugegenstände	164 718 "
Ablieferung an die Staatscasse (4,06 Procent des Anlagecapitals).	140 000 "

überhaupt 304 718 "

Es bleibt also

Überschuß aus dem Jahre 1850 und der Vorzeit. 113 002 Thaler.

Das zu verzinsende Anlagecapital beträgt . . . 3 450 000 Thaler.

Der Reservefonds beträgt Ende 1850. . . . 50 000 Thaler.

Ertrag und Rentabilität der einzelnen Bahnstrecken pro 1850.

Bahnstrecke.	Anlage= capital	Betriebs= einnahme	Betriebs= ausgabe	Rein= ertrag	Von der Einnahme beträgt die Ausgabe	Vom Anlagecapitale beträgt der Reinertrag
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Procent.	Procent.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	513 000	94 235	48 443	45 792	51,4	8,93
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	1 600 000	332 487	172 337	160 150	51,8	10,01
Wolfenbüttel-Harzburger	640 000	51 700	37 694	14 006	72,9	2,19
Braunschw.-Hannoversche Gränze .	697 000	129 895	72 522	57 373	55,8	8,23
alle Bahnen	3 450 000	608 317	330 996	277 321	54,4	8,04

Bemerkung. Nimmt man Einnahme, Ausgabe und Baucapital der Braunschweig-Wolfenbüttler Strecke halb zur Wolfenbüttel-Oscherslebener und halb zur Wolfenbüttel-Harzburger Strecke; so hat sich die Braunschweig-Oscherslebener Bahn mit 9,86 und die Braunschweig-Harzburger mit 4,12 Proc. verzinst.

VI.

**Personen: und Güter:Frequenz
im Jahre 1850.**

Bahnhstrecke und Bahnhrichtung.	Länge. Meil.	Personen			Gepäck		Eilgut		Frachtgut u. Vieh		
		Anzahl.	Gewicht (à Person 1¼ Ctr.) Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	
A. Wirklich be											
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel	1,5	181 684	227 105	1,5	30 474	1,5	33 220	1,5	754 795	1,5	
» Wolfenbüttel nach Braunschweig	1,5	167 058	208 822	1,5	35 220	1,5	27 679	1,5	896 130	1,5	
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen . .	3	348 742	435 927	1,5	65 694	1,5	60 899	1,5	1 650 925	1,5	
von Wolfenbüttel nach Döherleben	7,5	113 394	141 742	6,23	26 168	7,16	33 210	7,06	747 572	7,2	
» Döherleben nach Wolfenbüttel	7,5	107 753	134 691	5,75	31 053	7,26	27 666	7,15	892 517	7,32	
Wolfenb.-Döherleb. in beiden Richtungen . .	15	221 147	276 433	5,99	57 221	7,22	60 876	7,1	1 640 089	7,26	
von Wolfenbüttel nach Harzburg	4,5	51 465	64 331	2,83	5 933	3,17	1 702	3,05	39 176	3,75	
» Harzburg nach Wolfenbüttel	4,5	49 759	62 199	2,86	4 282	3,35	1 519	3,35	25 621	2,9	
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	9	101 224	126 530	2,85	10 215	3,25	3 221	3,19	64 797	3,41	
von Braunschweig nach Hannover	2,5	103 349	129 186	2,39	32 841	2,48	25 257	2,49	875 612	2,49	
» Hannover nach Braunschweig	2,5	94 916	118 645	2,38	25 685	2,48	32 380	2,49	741 066	2,49	
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen . .	5	198 265	247 831	2,39	58 526	2,48	57 637	2,49	1 616 678	2,49	
alle Bahnen	16	869 378	1 086 721	3005	191 656	3,6	182 633	3,71	4 972 489	3,75	
B. Gesamtbeförderung,											
von Braunschweig nach Wolfenbüttel	1,5	272 526	340 657	1	45 711	1	49 830	1	1 132 193	1	
» Wolfenbüttel nach Braunschweig	1,5	250 587	313 234	1	52 830	1	41 518	1	1 344 195	1	
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen . .	1,5	523 113	653 891	1	98 541	1	91 348	1	2 476 388	1	
von Wolfenbüttel nach Döherleben	7,5	706 652	883 315	1	187 544	1	234 533	1	5 388 203	1	
» Döherleben nach Wolfenbüttel	7,5	620 212	775 265	1	225 593	1	198 001	1	6 533 821	1	
Wolfenb.-Döherleb. in beiden Richtungen . .	7,5	1 326 864	1 658 580	1	413 137	1	432 534	1	11 922 024	1	
von Wolfenbüttel nach Harzburg	4,5	146 019	182 524	1	18 863	1	5 205	1	147 188	1	
» Harzburg nach Wolfenbüttel	4,5	142 706	178 382	1	14 371	1	5 096	1	74 302	1	
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	288 725	360 906	1	33 234	1	10 301	1	221 490	1	
von Braunschweig nach Hannover	2,5	247 548	309 435	1	81 723	1	62 980	1	2 188 810	1	
» Hannover nach Braunschweig	2,5	226 838	283 548	1	63 749	1	80 822	1	1 851 773	1	
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen . .	2,5	474 386	592 983	1	145 472	1	143 802	1	4 040 583	1	
alle Bahnen	16	2 613 088	3 266 360	1	690 384	1	677 985	1	18 660 485	1	
C. Durchschnittsbeför											
von Braunschweig nach Wolfenbüttel	1,5	181 684	227 105	1,5	30 474	1,5	33 220	1,5	754 795	1,5	
» Wolfenbüttel nach Braunschweig	1,5	167 058	208 822	1,5	35 220	1,5	27 678	1,5	896 130	1,5	
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen . .	1,5	348 742	435 927	1,5	65 694	1,5	60 898	1,5	1 650 925	1,5	
von Wolfenbüttel nach Döherleben	7,5	94 220	117 775	7,5	25 006	7,5	31 271	7,5	718 427	7,5	
» Döherleben nach Wolfenbüttel	7,5	82 695	103 396	7,5	30 079	7,5	26 400	7,5	871 176	7,5	
Wolfenb.-Döherleb. in beiden Richtungen . .	7,5	176 915	221 171	7,5	55 085	7,5	57 671	7,5	1 589 603	7,5	
von Wolfenbüttel nach Harzburg	4,5	32 449	40 561	4,5	4 192	4,5	1 156	4,5	32 708	4,5	
» Harzburg nach Wolfenbüttel	4,5	31 712	39 640	4,5	3 193	4,5	1 132	4,5	16 511	4,5	
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	64 161	80 201	4,5	7 385	4,5	2 288	4,5	49 219	4,5	
von Braunschweig nach Hannover	2,5	99 019	123 774	2,5	32 689	2,5	25 192	2,5	875 524	2,5	
» Hannover nach Braunschweig	2,5	90 735	113 419	2,5	25 500	2,5	32 328	2,5	740 709	2,5	
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen . .	2,5	189 754	237 193	2,5	58 189	2,5	57 520	2,5	1 616 233	2,5	
alle Bahnen	16	163 318	204 148	16	43 149	16	42 374	16	1 166 280	16	

Produkte		Equipagen, Pferde, Hunde				Freigut		Alle Güter zus.		Pers. u. Güter zus.		Bemerkungen.
Gentner.	auf die mittlere Entfernung	Equipagen.	Pferde.	Hunde.	Gentner.	auf die mittlere Entfernung.	Gentner.	auf die mittlere Entfernung.	Gentner.	auf die mittlere Entfernung.		
Weil.		Stück	Stück	Stück	Weil.		Weil.		Weil.			
f ö r d e r t s i n d :												Die Gesamtzahl der 2 613 088 auf 1 Meile beförderten Personen vertheilt sich auf die vier Wagenklassen folgendermaßen: I. Klasse 57 121 Pers. = 2,19 Proc. II. „ 591 733 „ = 22,64 „ III. „ 1 682 989 „ = 64,41 „ IV. „ 281 245 „ = 10,76 „ Summa 2 613 088 Pers. = 100 Proc.
498 529	1,5	132	278	563	8 352	1,5	23 558	1,5	1 348 928	1,5	1 576 033	1,5
541 785	1,5	176	170	482	8 298	1,5	18 862	1,5	1 527 974	1,5	1 736 796	1,5
1 040 314	1,5	308	448	1045	16 650	1,5	42 420	1,5	2 876 902	1,5	3 312 829	1,5
669 310	6,5	124	272	432	8 017	7,44	21 781	5,96	1 506 058	6,87	1 647 800	6,81
233 398	5,27	174	170	400	8 230	7,47	13 898	2,95	1 206 762	6,87	1 341 453	6,75
902 708	6,18	298	442	832	16 247	7,46	35 679	4,79	2 712 820	6,87	2 989 253	6,79
83 878	3,1	10	5	197	390	3,8	9 402	3,19	140 481	3,28	204 812	3,1
609 973	4,23	3	3	187	145	3,4	13 954	4 06	655 494	4,16	717 693	4,05
693 851	4,09	13	8	384	535	3,69	23 356	3,71	795 975	4,01	922 505	3,85
49 720	1,98	170	156	397	7 972	2,49	12 221	2	1 003 623	2,46	1 132 809	2,45
348 334	2,48	127	239	381	7 476	2,49	658	2	1 155 599	2,49	1 274 244	2,48
398 054	2,42	297	395	778	15 448	2,49	12 879	2	2 159 222	2,48	2 407 053	2,47
3 034 927	3,6	916	1293	3039	48 880	3,82	114 334	3,03	8 544 919	3,68	9 631 640	3,61
c o n c e n t r i r t a u f 1 M e i l e .												
747 793	1	—	—	—	12 528	1	35 337	1	2 023 392	1	2 364 049	1
812 677	1	—	—	—	12 447	1	28 293	1	2 291 960	1	2 605 194	1
1 560 470	1	—	—	—	24 975	1	63 630	1	4 315 352	1	4 969 243	1
4 351 768	1	—	—	—	59 669	1	129 987	1	10 351 704	1	11 235 019	1
1 232 267	1	—	—	—	61 541	1	41 002	1	8 292 225	1	9 067 490	1
5 584 035	1	—	—	—	121 210	1	170 989	1	18 643 929	1	20 302 509	1
260 474	1	—	—	—	1 483	1	30 008	1	463 221	1	645 745	1
2 581 849	1	—	—	—	493	1	56 797	1	2 732 908	1	2 911 290	1
2 842 323	1	—	—	—	1 976	1	86 805	1	3 496 129	1	3 557 035	1
98 719	1	—	—	—	19 907	1	24 442	1	2 476 581	1	2 786 016	1
865 375	1	—	—	—	18 688	1	1 316	1	2 881 723	1	3 165 270	1
964 094	1	—	—	—	38 595	1	25 758	1	5 358 304	1	5 951 286	1
10 950 922	1	—	—	—	186 756	1	347 182	1	31 513 714	1	34 780 073	1
f ö r d e r u n g p r o M e i l e .												
498 528	1,5	—	—	—	8352	1,5	23 558	1,5	1 348 928	1,5	1 576 033	1,5
541 784	1,5	—	—	—	8298	1,5	18 862	1,5	1 527 974	1,5	1 736 796	1,5
1 040 312	1,5	—	—	—	16 650	1,5	42 420	1,5	2 876 902	1,5	3 312 829	1,5
580 235	7,5	—	—	—	7956	7,5	17 331	7,5	1 380 227	7,5	1 498 003	7,5
164 302	7,5	—	—	—	8206	7,5	5 466	7,5	1 105 630	7,5	1 208 999	7,5
744 537	7,5	—	—	—	16 162	7,5	22 797	7,5	2 485 857	7,5	2 707 002	7,5
57 883	4,5	—	—	—	329	4,5	6 667	4,5	102 938	4,5	143 499	4,5
573 744	4,5	—	—	—	109	4,5	12 621	4,5	607 313	4,5	646 953	4,5
631 627	4,5	—	—	—	438	4,5	19 288	4,5	710 251	4,5	790 452	4,5
39 487	2,5	—	—	—	7 963	2,5	9 776	2,5	990 632	2,5	1 114 406	2,5
346 150	2,5	—	—	—	7 475	2,5	526	2,5	1 152 689	2,5	1 266 108	2,5
385 637	2,5	—	—	—	15 438	2,5	10 302	2,5	2 143 321	2,5	2 380 514	2,5
684 433	16	—	—	—	11 672	16	21 699	16	1 969 607	16	2 173 755	16

D. Zusammenfassung der Güterfrequenz B nach Procenten der einzelnen Güterclassen.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Gepäck. Procent.	Eilgut Procent.	Frachtgut und Bieh. Procent.	Producte. Procent.	Equipagen Pferde und Gunde. Procent.	Freigut. Procent.	Alle Güter zusammen. Procent.
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . .	2,26	2,46	55,95	36,96	0,62	1,75	100
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . .	2,31	1,81	58,65	35,46	0,54	1,23	100
Br.-Wlf. in beiden Richtungen	2,28	2,12	57,38	36,16	0,58	1,48	100
von Wolfenbüttel nach Dscherleben . . .	1,81	2,27	52,05	42,04	0,58	1,25	100
» Dscherleben nach Wolfenbüttel . . .	2,72	2,39	78,79	14,86	0,74	0,5	100
Wlf.-Dscherl. in beiden Richtungen	2,22	2,32	63,94	29,95	0,65	0,92	100
von Wolfenbüttel nach Harzburg	4,07	1,12	31,78	56,23	0,32	6,48	100
» Harzburg nach Wolfenbüttel	0,52	0,19	2,72	94,47	0,02	2,08	100
Wlf.-Harzb. in beiden Richtungen	1,04	0,32	6,93	88,93	0,06	2,72	100
von Braunschweig nach Hannover . . .	3,3	2,54	88,38	3,99	0,8	0,99	100
» Hannover nach Braunschweig . . .	2,21	2,8	64,26	30,03	0,65	0,05	100
Br.-Hann. in beiden Richtungen	2,72	2,68	75,41	17,99	0,72	0,48	100
alle Bahnen . .	2,19	2,15	59,22	34,75	0,59	1,1	100

VII.

Massenfrequenz im Jahre 1850.

Bahnstrecke.	Bahnlänge (tarifmäßige Meilen).	Fahrmeilen				Achsemei			
		in gewöhn- lichen Zügen.	in Extra- zügen.	überhaupt.	Anzahl der täglichen Züge im Durch- schnitt.	der Personen- wagen.	der Güterwagen		
							beladen	leer.	beladen und leer.
Braunschweig = Wolfenbüttel . . .	1½	9 308	369	9 677	17,6	57 767	167 745	50 764	218 509
Wolfenbüttel = Dscherleben . . .	7½	24 638	1 134	25 772	9,4	205 447	591 585	185 498	777 083
Wolfenbüttel = Harzburg	4½	9 855	1 012	10 867	6,6	50 421	145 187	45 525	190 712
Braunschweig = Hannov. Grenze .	2½	9 125	432	9 557	10,5	97 683	281 278	88 197	369 475
Alle Bahnen . . .	16	52 926	29 47	55 873	9,6	411 318	1 185 795	369 984	1 555 779

Bahnstrecke.	Belastung pro Bahn							
	Netto			Ehara				
	Personen.	Güter.	Personen und Güter.	der Personen- wagen.	der Güter- wagen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven.
	Stück.	Centner.	Centner.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Centner.	Centner.
Braunschweig = Wolfenbüttel . . .	54,1	446	514	5,9	22,6	28,5	1 243	651
Wolfenbüttel = Dscherleben	51,5	723	788	8,0	30,1	38,1	1 659	709
Wolfenbüttel = Harzburg	26,6	294	327	4,7	17,5	22,2	966	557
Braunschweig = Hannov. Grenze .	49,6	561	623	10,2	39,7	48,9	2 128	645
Alle Bahnen . . .	46,8	564	622	7,4	27,8	35,2	1 532	659

len		Frequenz		Massenbeförderung im Ganzen.				
der Personen- und Güter- wagen zusam- men.	Von allen Güterwagen sind leer	im Personen- verkehre.	im Güter- verkehre.	Netto der Personen und Güter.	T h a r a			Brutto.
					der Wagen.	der Locomotiven.	der Wagen u. Locomotiven	
	Procent.	Vers. = Meilen.	Etr. = Meilen.	Etr. = Meilen.	Etr. = Meilen.	Etr. = Meilen.	Etr. = Meilen.	Etr. = Meilen.
276 276	23	523 113	4 315 352	4 969 243	12 024 803	6 304 368	18 329 171	23 298 414
982 530	24	1 326 864	18 643 929	20 302 509	42 763 996	18 272 091	61 036 087	81 338 596
241 133	24	288 725	3 196 129	3 557 035	10 495 227	6 054 890	16 550 117	20 107 152
467 158	24	474 386	5 358 304	5 951 286	20 332 640	6 168 069	26 500 709	32 451 995
1 967 097	23,8	2 613 088	31 513 714	34 780 073	85 616 666	36 799 418	122 416 084	157 196 157

zug.	Belastung pro Achse.								
Brutto. Centner.	Netto					Thara			Brutto. Centner.
	der Personenwagen		der Güterwagen		aller Wagen. Centner.	der Wagen. Centner.	der Locomotiven. Centner.	der Wagen und Locomo- tiven. Centner.	
	Personen. Stück.	nach Gewicht. Centner.	der beladenen Centner.	d. belad. u. leeren im Durchschnitt. Centner.					
2 408	9,1	11,3	25,7	19,7	18	43	23	66	84
3 156	6,5	8,1	31,5	24,0	21	43	19	62	83
1 850	5,7	7,1	22,0	16,8	15	43	25	68	83
3 396	4,9	6,0	19,0	14,5	13	43	13	56	69
2 813	6,4	7,9	26,6	20,3	18	43	19	62	80

VIII. Bestand der Locomotiven und

Laufende No.	Name der Locomotive.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □ engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis.	Trans- port- kosten.
		Fuß engl.	Fuß engl.	Fuß engl.			ge- kuppelten Trieb- rädern.	Lauf- schienen.	leer.	mit Wasser.	Name.	Wohnort.		
													Thaler.	Thaler.
1	Advance	11	1½	4¾	verän- derlich	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
2	Swift	11	1½	4¾	»	70	1	2	237	262	Derfelbe	Dafelbst	14 700	800
3	Baltimore	10½	1½	4	fast 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
4	Dart	13	1½	5	» 5/6	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
5	Borge	13	1½	5½	» 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Borge	13 000	330
6	Hackelberg	13	1½	5½	» 5/6	70	1	2	297	327	Diefelbe	Dafelbst	13 000	330
7	Manchester	13	1½	5½	» 5/6	70	1	2	270	300	Sharp - Roberts	Manchester	9 640	1 100
8	Braunschweig	10½	1½	4	» 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstätte	Braunschweig	10 700	—
9	Gartzburg	13	1½	5½	» 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Borge	13 000	330
10	Wildebmann	15	2	4¾	verän- derlich	70	3	—	382	422	Stephenson	New - Castle	11 600	900
11	Grodo	15	2	4¾	»	70	3	—	399	439	Derfelbe	Dafelbst	11 600	1 070
12	Hercynia	14	1⅔	5½	»	70	2	1	381	421	Derfelbe	Dafelbst	11 000	830
13	Blankenburg	13	1½	5⅓	fast 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
14	Magdeburg	13	1½	5½	» 7/8	70	1	2	274	304	Derfelbe	Dafelbst	5 800	920
15	Wolfenbüttel	14	1⅔	5½	verän- derlich	70	2	1	393	433	Stephenson	New - Castle	10 640	900
16	Broden	15	2	4¾	»	70	3	—	400	440	Derfelbe	Dafelbst	11 350	900
17	Germania	15	2	4¾	»	70	2	1	428	468	Egestorf	Hannover	12 300	20
18	Concordia	15	2	4¾	»	70	2	1	426	466	Derfelbe	Dafelbst	12 300	20
19	Hannover	15	2	4¾	»	70	2	1	427	467	Derfelbe	Dafelbst	12 300	20
20	Köln	15	2	4¾	»	70	2	1	427	467	Derfelbe	Dafelbst	12 300	20
21	Berlin	15	2	5½	»	70	2	1	452	502	Derfelbe	Dafelbst	12 300	20
22	Bremen	15	2	5½	»	70	2	1	478	528	Derfelbe	Dafelbst	12 300	20
22	Locomotiven	in	Summa						7476	8 246			254 100	11 920
1	Locomotive	im	Durch- schnitt						340	375			11 550	542

Lender am Ende des Jahres 1850.

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1850.	Gewicht des Lenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten.	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Lenders im Ganzen.
				leer	mit Wasser und Kohles	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Pfundcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
50 ⁷	15 550	December 1838	21 797	114	171	Maschinenfabrik	Berge	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 500	eodem	21 698	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
30	12 730	Januar 1839	22 859	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
70	12 810	August 1840	23 120	127	184	Bahnhofswerkstätte	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Mai 1842	23 083	120	177	Maschinenfabrik	Berge	2 100	40	—	2 140	15 470
—	13 330	Juli 1842	25 721	115	172	Dieselbe	Dasselbst	2 100	40	—	2 140	15 470
490	11 230	September 1842	25 204	100	157	Sharp & Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	14 020
—	10 700	April 1843	18 233	85	142	Maschinenfabrik	Berge	1 900	30	—	1 930	12 630
—	13 300	Mai 1843	23 258	148	208	Dieselbe	Dasselbst	2 100	50	—	2 150	15 480
110	12 610	September 1843	14 896	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	14 067	170	235	Maschinenfabrik	Berge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	23 293	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	19 392	114	171	Maschinenfabrik	Berge	1 970	40	—	2 010	8 800
70	6 790	eodem	17 071	114	171	Dieselbe	Dasselbst	1 940	40	—	1 980	8 770
2 380	13 920	9. November 1846	17 603	165	230	Dieselbe	Dasselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	13 361	155	220	Dieselbe	Dasselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	6 990	150	215	Egestorf	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	7 863	147	212	Derselbe	Dasselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	7 002	152	227	Maschinenfabrik	Berge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	5 719	152	227	Dieselbe	Dasselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	2 697	169	249	Dieselbe	Dasselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	2 386	190	326	Dieselbe	Dasselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
6 050	272 070		357 313	3 016	4 467			45 930	2 340	530	48 800	320 870
275	12 367		16 242	137	203			2 088	106	24	2 218	14 585

IX. Bestand der Wagen am

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen							
			besteht Achsen.	kann fassen						
				Personen				Equi- pagen.	Pferde.	Güter, auch Pferde und Vieh.
				in Classe						
				I.	II.	III.	IV.			
Personenwagen	bedeckt.	1	3	24	—	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	1	2	18	—	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	3	3	8	32	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	1	3	8	40	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	1	3	6	32	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	6	3	—	48	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	2	2	—	24	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	4	2	—	16	—	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	7	3	8	—	50	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	1	3	—	8	55	—	—	—	—
Desgl.	desgl.	12	3	—	—	60	—	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen		39	—	—	—	—	—	—	—	—
Personenwagen	offen.	2	2	—	—	—	16	—	—	—
Desgl.	desgl.	5	2	—	—	—	32	—	—	—
Desgl.	desgl.	3	2	—	—	—	40	—	—	—
Summa der offenen Personenwagen		10	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	bedeckt.	17	2	—	—	—	—	—	—	72
Desgl.	desgl.	14	2	—	—	—	—	—	—	96
Pferdewagen	desgl.	4	2	—	—	—	—	—	3	—
Gitterwagen mit doppeltem Boden	desgl.	1	2	—	—	—	—	—	—	72
Güterwagen	desgl.	3	3	—	—	—	—	—	—	140
Desgl.	desgl.	27	4	—	—	—	—	—	—	200
Summa der bedeckten Güterwagen		66	—	—	—	—	—	—	—	—
Transportwagen	offen.	14	2	—	—	—	—	—	—	96
Wagen mit 6' hohem Kasten	desgl.	3	2	—	—	—	—	—	—	96
Desgl. mit 3' hohem Kasten	desgl.	7	2	—	—	—	—	—	—	72
Desgl. mit 5' hohem Kasten	desgl.	1	2	—	—	—	—	—	—	72
Desgl.	desgl.	3	2	—	—	—	—	—	—	96
Gitterwagen	desgl.	1	2	—	—	—	—	—	—	72
Langholzwagen	desgl.	2	2	—	—	—	—	—	—	72
Equipagewagen	desgl.	5	2	—	—	—	—	1	—	—
Güterwagen	desgl.	30	3	—	—	—	—	—	—	140
Desgl.	desgl.	6	4	—	—	—	—	—	—	200
Summa der offenen Güterwagen		72	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Personenwagen . . .		49	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Güterwagen.		138	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Personen- u. Güterwagen		187	—	—	—	—	—	—	—	—

Ende des Jahres 1850.

Alle Wagen								Anzahl der Brem- sen.	Gewicht		Preis aller Wagen.	Durchschnittspreis		
besitzen Achsen.	können fassen								aller Wagen	pro Achse.		pro Stück.	pro Achse	
	Personen				Equis- pagen.	Kuruz- Pferde.	Güter, auch Pferde u. Vieh							
	in Classe													
Stück.	I.	II.	III.	IV.	Stück.	Stück.	Str.	Stück.	Str.	Str.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3	24	—	—	—	—	—	—	—	156	52	4 000	4 000	1 333	
2	18	—	—	—	—	—	—	—	76	38	2 000	2 000	1 000	
9	24	96	—	—	—	—	—	3	323	36	9 720	3 240	1 080	
3	8	40	—	—	—	—	—	1	172	57	3 220	3 220	1 073	
3	6	32	—	—	—	—	—	—	172	57	2 703	2 703	901	
18	—	288	—	—	—	—	—	3	945	52	18 720	3 120	1 040	
4	—	48	—	—	—	—	—	—	142	35	3 000	1 500	750	
8	—	64	—	—	—	—	—	4	280	35	3 200	800	400	
21	56	—	350	—	—	—	—	2	1 055	50	18 850	2 693	898	
3	—	8	55	—	—	—	—	1	152	51	2 700	2 700	900	
36	—	—	720	—	—	—	—	4	1 750	49	30 860	2 572	857	
110	136	576	1 125	—	—	—	—	18	5 223	52,2	98 973	2 537	899	
4	—	—	—	32	—	—	—	—	96	24	800	400	200	
10	—	—	—	160	—	—	—	—	295	30	3 000	600	300	
	—	—	—	120	—	—	—	—	178	30	1 500	500	250	
20	—	—	—	312	—	—	—	—	569	28,4	5 300	530	265	
34	—	—	—	—	—	—	1 224	7	1 151	34	15 200	894	447	
28	—	—	—	—	—	—	1 344	7	1 352	48	16 887	1 206	603	
8	—	—	—	—	—	12	—	—	298	37	1 600	400	200	
2	—	—	—	—	—	—	72	—	80	40	519	519	259	
9	—	—	—	—	—	—	420	3	425	47	5 283	1 761	587	
108	—	—	—	—	—	—	5 400	4	4 077	38	59 641	2 209	552	
189	—	—	—	—	—	12	8 460	21	7 383	39	99 130	1 502	525	
28	—	—	—	—	—	—	1 344	7	1 144	41	12 702	907	454	
6	—	—	—	—	—	—	288	—	277	49	2 773	924	462	
14	—	—	—	—	—	—	504	—	389	28	2 900	414	207	
2	—	—	—	—	—	—	72	—	53	27	470	470	235	
6	—	—	—	—	—	—	288	—	252	42	2 862	954	477	
2	—	—	—	—	—	—	72	—	58	29	450	450	225	
4	—	—	—	—	—	—	144	—	86	22	1 020	510	255	
10	—	—	—	—	5	—	—	—	276	28	2 752	550	275	
90	—	—	—	—	—	—	4 200	10	1 413	28	30 263	1 009	336	
24	—	—	—	—	—	—	1 200	1	1 089	45	13 005	2 167	542	
186	—	—	—	—	5	—	8 812	18	5 097	27,4	69 197	961	372	
130	136	576	1 125	312	—	—	—	18	5 792	44,5	104 273	2 128	802	
375	—	—	—	—	5	12	16 572	39	12 480	33,2	168 327	1 219	448	
505	136	576	1 125	312	5	12	16 572	57	18 272	36,1	272 600	1 457	539	

Veränderungen des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1849						Im Jahre 1850						Also bis Ende 1850						Bestand Ende 1850		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen . .	bedeckt	43	116	102 280	6	12	8 500	2	6	5 193	—	—	—	45	122	107 473	6	12	8 500	39	110	98 973
Desgl.	offen	16	32	8 600	5	10	2 700	—	—	—	1	2	600	16	32	8 600	6	12	3 300	10	20	5 300
Güterwagen	bedeckt	62	181	92 872	3	6	2 640	7	14	8 898	—	—	—	69	195	101 770	3	6	2 640	66	189	99 130
Desgl.	offen	103	248	81 714	31	62	12 730	—	—	213*	—	—	—	103	248	81 927	31	62	12 730	72	186	69 197
Erbwagen	*	100	200	40 000	100	200	40 000	—	—	—	—	—	—	100	200	40 000	100	200	40 000	—	—	—
Personen-, Güter- und Erbwagen .	bedeckt u. offen	315	757	312 556	130	260	60 100	9	20	14 304	1	2	600	333	797	339 770	146	292	67 170	187	505	272 600

* Durch Constructionsveränderung.

X.

**Leistung der Locomotiven
im Jahre 1850.**

Laufende Nr.	Name der Locomotive.	Nummer der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit.	Dienstzeit bei Angrangung der Lüge auf den Bahnhöfen.	Stillstandszeit.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durchlaufene Meilen pro Stunde.	Beschaffte		Durchschnittliche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomotive nebst Len- der sind zu betrachten wie ein Zug in dem Gewichte von
									Achsz- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf horizontale Bahn.	nach Achsen.	in Zoll- Centner, reducirt auf horizontale Bahn.	
1	Advance.	3 — 10.	120	438	89	1111	2011	4,6	41 802	1 979 600	21	984	2 350
2	Swift	3 — 11.	64	240	33	514	1059	4,4	22 069	1 230 400	21	1 162	2 350
3	Baltimore	2 — 7, 12.	38	115	—	293	428	3,7	9 990	533 500	23	1 247	2 450
4	Dart	1 — 8, 11, 12.	172	700	67	1470	3473	5,0	65 189	4 165 400	19	1 199	3 050
5	Berge	1 — 3, 5 — 12.	132	507	60	977	2262	4,5	55 261	3 074 200	24	1 359	2 850
6	Hackelberg	1, 3 — 12.	154	732	18	1492	3846	5,3	83 202	4 679 700	22	1 217	2 850
7	Manchester	1 — 7.	128	451	91	1117	2073	4,6	43 402	2 389 900	21	1 153	2 800
8	Braunschweig	1, 4 — 12.	173	656	134	1543	2870	4,4	58 838	3 315 800	21	1 155	2 500
9	Harzburg	1 — 5, 9 — 12.	158	712	46	1446	3564	5,0	71 385	4 165 400	20	1 169	2 900
10	Wildeemann	1 — 11.	229	590	—	2226	2428	4,1	53 240	4 876 300	22	2 008	5 200
11	Grobo	1 — 3, 11, 12.	81	311	5	687	1479	4,8	40 380	2 258 800	27	1 527	5 250
12	Hercynia	1 — 10, 12.	170	650	—	1387	3544	5,5	99 098	6 019 100	28	1 698	3 900
13	Blankenburg	4 — 12.	165	936	13	1646	4331	4,6	96 485	5 522 100	22	1 275	2 800
14	Magdeburg	5 — 12.	108	394	53	856	1712	4,3	47 724	2 621 300	28	1 531	2 800
15	Wolfenbüttel	1 — 4, 6 — 12.	174	740	13	1563	3859	5,2	91 819	5 184 400	24	1 343	3 950
16	Brocken	1 — 5, 10 — 12.	122	488	1	906	2386	4,9	67 561	3 035 100	28	1 272	5 250
17	Concordia	1 — 12.	215	713	4	1883	3131	4,4	99 979	7 033 100	32	2 246	5 300
18	Germania	1 — 12.	187	730	—	1102	3112	4,3	205 096	12 056 500	66	3 874	5 300
19	Köln	1 — 12.	205	785	4	1137	3367	4,3	207 124	12 487 300	62	3 709	5 300
20	Hannover	1 — 12.	194	781	—	981	3235	4,1	208 746	12 295 200	65	3 801	5 300
21	Berlin	5 — 12.	100	472	1	826	2697	5,7	99 903	5 452 400	37	2 202	4 800
22	Bremen	7 — 12.	85	412	—	664	2386	5,8	74 796	5 103 800	31	2 139	4 800
22	Summe und Durchschnitt	1 — 12.	3 174	12 553	632	25 827	59 253	4,7	1 843 089	10 947 9300	31	1 848	3 820

Die mechanische Brutto- Leistung der Locomo- tive beträgt also, reducirt auf horizon- tale Bahn,		Cokesverbrauch, incl. aller Verluste					Holzver- brauch beim Anheizen, pro Tag 9,3 Cbfß	Als Verluste kann man von dem Cokes- verbrauche abrechnen					Hiernach bleibt als Cokesverbrauch für die mechanische Leistung.				
im Ganzen.	pro Meile.	im Gan- zen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizontal. Bahn	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontal. Bahn.		für Anheizen und Verlust beim Ausblasen				Zusam- men.	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahr- zeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Loco- motive und Tender allein auf horizontal. Bahn pro Meile.	
Centnermeilen.	3.-Ctn.	br. Ctn.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	Cubiffuß.	br. Pfd.	br. Ctn.	br. Ctn.	br. Ctn.	br. Ctn.	br. Ctn.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	
6 705 450	3 334	2 221	110	0,033	78	1114	230	276	107	263	646	1 575	360	78	0,023	54	
3 719 050	3 512	1 241	117	0,033	78	594	230	147	40	144	331	910	379	86	0,024	56	
1 582 100	3 697	579	135	0,037	91	353	230	87	—	69	156	423	368	99	0,027	66	
14 758 050	4 249	5 113	147	0,035	107	1597	300	516	107	560	1 183	3 930	561	113	0,027	82	
9 520 900	4 209	3 719	164	0,039	111	1226	300	396	96	406	898	2 821	556	125	0,030	86	
15 640 800	4 067	5 521	144	0,035	100	1430	300	462	29	586	1 077	4 444	607	116	0,028	80	
8 194 300	3 953	3 322	160	0,041	115	1188	300	384	146	361	891	2 431	539	117	0,030	84	
10 490 800	3 655	3 710	129	0,035	88	1606	230	398	161	394	953	2 757	420	96	0,026	65	
14 501 000	4 069	5 514	155	0,038	110	1467	300	474	74	570	1 118	4 396	617	123	0,030	87	
17 501 900	7 208	4 492	185	0,026	135	2126	350	802	—	590	1 392	3 100	525	128	0,018	94	
10 023 550	6 777	2 519	170	0,025	131	752	350	284	10	311	605	1 914	615	129	0,019	100	
19 840 700	5 598	5 045	142	0,025	98	1578	300	510	—	520	1 030	4 015	618	113	0,020	78	
17 648 900	4 075	5 421	125	0,031	87	1532	300	495	21	749	1 265	4 156	444	96	0,024	67	
7 414 900	4 331	2 758	161	0,037	134	1003	300	324	85	315	724	2 034	516	119	0,027	76	
20 427 450	5 293	5 967	155	0,029	115	1615	300	522	21	592	1 135	4 832	653	125	0,024	95	
15 561 600	6 522	4 238	178	0,027	142	1133	350	637	2	488	1 127	3 111	638	130	0,020	105	
23 627 400	7 546	5 805	186	0,025	133	1996	350	753	8	713	1 474	4 331	607	138	0,018	95	
28 550 100	9 174	6 324	203	0,022	117	1736	350	655	—	730	1 385	4 939	677	159	0,017	90	
30 332 400	9 009	7 365	219	0,024	127	1903	350	718	8	785	1 511	5 854	746	174	0,019	101	
29 440 700	9 101	6 977	216	0,024	127	1801	350	679	—	781	1 460	5 517	706	171	0,018	95	
18 398 000	6 822	4 343	161	0,024	115	928	350	350	2	472	824	3 519	746	130	0,019	91	
16 556 600	6 939	3 822	160	0,023	110	789	350	298	—	412	710	3 112	755	130	0,019	91	
340 436 650	5 745	96 016	162	0,028	107	29 467	308	10 167	917	10 811	21 895	74 121	590	125	0,022	84	

XI. Leistung der Wagen

Anzahl der Wagen.	Gattung.	Bedeckt und offen.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte		
					aller Wagen.		
					beladen.	leer.	im Ganzen.
1	Personenwagen I. Classe	bedeckt	3	3	180	18	198
1	dito dito	desgl.	2	2	3 089	10	3 099
4	dito I. u. II. Classe. . . .	desgl.	3	12	17 796	168	17 964
6	dito II. Classe	desgl.	3	18	32 322	249	32 571
6	dito II. dito	desgl.	2	12	3 493	106	3 299
7	dito I. u. III. dito	desgl.	3	21	32 644	393	33 037
1	dito II. u. III. dito	desgl.	3	3	1 403	20	1 423
12	dito III. dito	desgl.	3	36	23 735	1 316	25 051
38	Summa bedeckte Personenwagen	—	—	107	114 362	2 280	116 642
10	Personenwagen IV. Classe . . .	offene	2	20	25 078	51	25 129
30	Güterwagen	bedeckt	2	60	61 345	12 998	74 343
4	Pferdewagen	desgl.	2	8	1 779	1 411	3 190
1	Gitterwagen mit doppeltem Boden.	desgl.	2	2	438	422	860
3	Güterwagen	desgl.	3	9	15 064	22	15 086
27	dito	desgl.	4	108	50 491	14 189	64 680
68	Summa bedeckte Güterwagen . .	—	—	209	129 417	29 042	158 459
17	Transportwagen	offene	2	34	12 217	8 676	20 893
7	Kastenwagen mit 3 Fß. hohem Kasten	desgl.	2	14	4 293	2 894	7 187
4	dito mit 5 " " "	desgl.	2	8	3 538	2 979	6 517
1	Gitterwagen	desgl.	2	2	506	414	920
5	Equipagewagen	desgl.	2	10	1 301	912	2 213
30	Güterwagen	desgl.	3	90	24 414	17 485	41 899
6	dito	desgl.	4	24	4 527	3 041	7 568
70	Summa offene Güterwagen	—	—	182	50 796	36 401	87 197
48	Personenwagen	bed. u. offene	—	127	139 440	2 331	141 771
135	Güterwagen	desgl.	—	391	179 913	65 443	245 356
183	Personen- und Güterwagen . . .	—	—	518	319 353	67 774	387 127

im Jahre 1850.

Meilen			Achsemeilen					
im Durchschnitt für jeden Wagen.			aller Wagen.			im Durchschnitt für jeden Wagen.		
beladen.	leer.	im Ganzen.	beladen.	leer.	im Ganzen.	beladen.	leer.	im Ganzen.
180	18	198	540	54	594	540	54	594
3 088	10	3 098	6 177	20	6 197	6 177	20	6 197
4 449	42	4 491	53 389	505	53 894	13 347	126	13 473
5 387	41	5 428	96 965	746	97 711	16 161	123	16 284
532	18	550	6 385	212	6 597	1 064	36	1 100
4 663	56	2 719	97 933	1 179	99 112	13 989	168	14 157
1 403	19	1 422	4 210	58	4 268	4 209	57	4 266
1 978	110	2 088	71 205	3 949	45 154	5 934	330	6 264
3 009	60	2 513	336 804	6 723	343 527	8 863	172	9 026
2 508	5	2 513	50 156	101	50 257	5 016	10	5 026
2 045	433	2 478	122 689	25 997	148 686	4 090	866	4 956
444	352	796	3 557	2 821	6 378	888	704	1 592
438	422	860	877	844	1 721	876	844	1 720
5 021	7	5 028	45 192	65	45 257	15 063	21	15 084
1 966	525	2 491	201 962	56 757	258 719	7 864	2 120	9 984
1 986	447	2 433	374 277	86 484	460 761	5 758	1 330	7 088
718	510	1 228	24 433	17 352	41 785	1 436	1 020	1 456
613	413	1 026	8 586	5 788	14 374	1 226	826	2 052
884	745	1 629	7 075	5 958	13 033	1 768	1 480	3 248
506	413	919	1 012	827	1 839	1 012	826	1 838
260	182	442	2 601	1 825	4 426	520	364	884
814	583	1 397	73 243	52 455	125 698	2 442	1 749	4 191
754	506	1 260	18 110	12 163	30 273	3 016	2 024	5 040
726	520	1 246	135 060	96 368	231 428	1 929	1 376	3 305
2 905	49	2 954	386 960	6 824	393 784	8 062	142	8 204
1 333	484	1 817	509 337	182 852	692 189	3 772	1 354	5 126
1 745	370	2 115	896 297	189 676	1 085 973	4 898	1 036	5 934

Verwendung

der hiesigen Wagen auf hiesiger und fremder Bahn und der fremden Wagen auf hiesiger Bahn nach Achseilen.

Bezeichnung der Wagen.	auf hiesiger Bahn (excl. der von der Hannoverschen Verwaltung befahrenen Strecke der Braunschw.-Hannover- schen Bahn vom 1. Januar bis ult. Mai).			auf fremder Bahn (incl. der von der Hannoverschen Verwaltung befahrenen Strecke der Braunschw.-Hannover- schen Bahn vom 1. Januar bis ult. Mai).		
	beladen.	leer.	im Ganzen.	beladen.	leer.	im Ganzen.
Hiesige Wagen.						
Personenwagen	329 156	6 194	335 350	57 804	630	58 434
Güterwagen	296 850	104 738	401 588	212 487	78 114	290 601
Personen- und Güterwagen . . .	626 006	110 932	736 938	270 291	78 744	349 035
Fremde Wagen.						
Personenwagen	37 435	800	38 235			
Güterwagen	775 679	227 403	1 003 082			
Personen- und Güterwagen . . .	813 114	228 203	1 041 317			

Auf der hiesigen Strecke der Braunschweig-Hannoverschen Bahn sind in der Zeit vom 1. Januar bis ult. Mai,
wo dieselbe von der Hannoverschen Verwaltung befahren ist, überhaupt verwandt:

Personenwagen	37 068	700	37 768
Güterwagen	115 374	35 700	151 074
Personen- und Güterwagen . . .	152 442	36 400	188 842

Auf allen Braunschweigischen Bahnen sind im ganzen Jahre überhaupt verwandt:

Personenwagen	403 659	7 694	411 353
Güterwagen	1 187 903	367 841	1 555 744
Personen- und Güterwagen . . .	1 591 562	375 535	1 967 097

XII.

U n t e r h a l t u n g d e r L o c o m o t i v e n

und

XIII.

U n t e r h a l t u n g d e r W a g e n
im Jahre 1850.

XIII. U n t e r h a l t u n g

[illegible]

Locomotiven und Tender.

R e p a r a t u r.							
G e s a m m t k o s t e n				K o s t e n p r o M e i l e			
Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz u. Reparatur.	Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz u. Reparatur.
Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Ggr.	Ggr.	Ggr.	Ggr.
13 849	18 412	6 167	26 094	5,609	7,458	2,498	10,569

P u ß e n.				Gesamtkosten für Reparatur, Ölen, Schmieren, Verdichten u. Pußen		S p e i s u n g.								Gesamtkosten für Reparatur, Ölen, Schmieren, Verdichten, Pußen, und Speisung.	
Arbeitslohn für Pußen		Gesamtkosten für Material und Arbeitslohn zum Ölen, Schmieren, Verdichten u. Pußen				I n G a n z e n			Cokes pro Meile.	Holz		Kosten pro Meile.			
						Cokes à Centner 11 Ggr. 1,6 Pf.	Holz à Cubikfuß 9,7549 Pf.	Kosten.		pro Tag.	pro Meile.				
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.								im Ganzen.	pro Meile.	
Thaler.	Ggr.	Thaler.	Ggr.	Thaler.	Ggr.	Centner.	Cubikfuß.	Thlr.	Pfund.	Cubikß.	Cubikß.	Ggr.	Thaler.	Ggr.	
3 224	1,306	9 979	4,044	36 073	14,613	96 016	29 467	45 538	162	9,284	0,497	18,445	81 611	33,058	

d e r W a g e n.

				S c h m i e r e n.								P u ß e n.							
Kosten pro Achsmeile				Material und Arbeitslohn zum Schmieren								Material und Arbeitslohn zum Pußen							
				im Ganzen						pro Achsmeile		im Ganzen				pro Achsmeile			
Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Baumöl.	Dreimöl.	Wagenschmier.	in Summa Fett.	Tagelöhne beim Schmieren.	Kosten.	Fett.	Kosten.	Baumwollene Abfälle u. Hebe.	Grüne Seife.	Tagelöhne beim Pußen.	Kosten.	Baumwollene Abfälle u. Hebe.	Grüne Seife.	Kosten.	
Vfg.	Vfg.	Vfg.	Vfg.	Pfund.	Pfd.	Pfund.	Pfund.	Tag.	Thlr.	Quentchen.	Vfg.	Pfund.	Pfd.	Tag.	Thlr.	Quentchen.	Quentchen.	Vfg.	
4,439	5,147	0,906	8,680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3,570	3,460	0,372	6,658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3,885	4,072	0,566	7,391	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	6 446	604	19 358	26 408	1 095	2 439	1,718	0,357	667	217	4 015	1 406	0,043	0,014	0,206	

XIV. Übersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Fahrmeilen				Beschaffte Achsmeylen.	F r e q u e n z				
	auf Schie- nenglei- sen. Meilen.	auf Land- wegen. Meilen.	während der Dauer von Monaten.	auf der Schienenbahn		auf Land- wegen mittelft Pfer- den	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.		
				mittelft Locomo- tiven.	mittelft Pfer- den.				Personen- verkehr. Pers.-Meilen.	Güterverkehr. Etr.-Meilen.	Achsen.	Per- sonen. Stück.	Güter. Etr.
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?
1840	{ 1½ 5	{ — 1	{ 7½ 4½ }	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?
1841	{ 5 6	{ 1 —	{ 10 2 }	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?
1843	{ 6 13½	{ — —	{ 6½ 5½ }	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?
1844	{ 13½ 16	{ — —	{ 4½ 7½ }	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564
12½ Jahr = 145 Mo- nat.	{ 1½ 5 6 13½ 16	{ — 1 — — —	{ 20½ 14½ 20½ 10 79½ 145	389 617	5 764	2 000	397 381	?	?	?	?	?	?

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1850.

Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds).				Betriebsausgabe		
aus dem Personen- verkehr (excl. Ge- päckfracht).	aus dem Güter- verkehr (incl. Ge- päckfracht).	Varia.	Im Ganzen.	pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Fahr- meile.	pro Person und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	für Neu- baugesen- stände.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Fahr- meile.	pro Achse- meile.
Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Vfg.	Vfg.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Zhfr.	Vfg.
2 766	16	118	2 900	23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	1 763	14 104	4,70	?
33 162	193	1 462	34 817	23 211	6,31	?	?	21 151	—	847	21 998	14 101	3,83	?
29 496	2 166	1 838	33 500	10 510	4,00	?	?	29 236	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?
39 625	16 556	1 444	57 625	9 604	4,17	?	?	54 815	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?
46 079	29 065	5 573	80 717	13 453	5,91	?	?	57 218	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?
81 063	40 127	8 139	129 329	13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	16 319	114 221	9 630	4,11	?
144 440	80 793	1 934	227 167	15 082	6,02	?	?	162 990	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?
155 645	93 954	2 242	251 841	15 740	6,15	30,83	4,64	185 079	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?
173 657	127 606	5 288	306 551	19 160	7,54	26,29	3,89	199 324	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?
187 300	179 628	4 108	371 036	23 190	7,45	26,15	3,74	252 602	19 331	93 000	364 933	15 788	5,07	?
211 984	212 874	5 765	430 623	26 914	7,95	25,80	4,03	251 609	84 470	73 500	409 579	15 725	4,64	53,3
221 098	317 396	33 661	572 155	35 760	10,51	26,06	4,14	296 840	33 241	120 000	450 081	18 552	5,45	46,8
231 468	370 975	5 874	608 317	38 020	10,89	25,51	3,43	330 996	164 718	140 000	635 714	20 687	5,92	48,4
1 557 783	1 471 349	77 446	3 106 578	22 624	7,82	?	?	1 934 469	308 816	700 291	2 943 576	14 088	4,87	?
Die Einnahme beträgt											3 106 578			
Also der Überschuß Ende 1850 .											163 002			
Hiervon sind als Reservefonds deponirt											50 000			
Mithin disponibel geblieben. . .											113 002			

S a l t b a r f e i t

Form und Gewicht der Schiennen.	Bahnstrecke.	Endpunkte der Gleise mit Bezug auf die Meilensteine		Bestand am Schluß des Jahrs 1849.			Die Auswechslung im Jahre 1850 entspricht einem						Zugang durch Neubauten oder durch Construc- tionsveränderun- gen im J. 1850.			Bestand	
		von Nro.	bis Nro.	Länge der Gleise. Ruthen.	Mittleres Al- ter der Schie- nen. Jahr.	Ruthen- Jahre.	Abgange.			Zugänge.			Länge. Ruthen.				
							Länge. Ruthen.	Mittleres Alter. Jahr.	Ruthen-Jahre.	Länge. Ruthen.	Mittleres Alter. Jahr.	Ruthen-Jahre.					
A. Schienen der Hauptgleise außer- halb der Bahnhöfe.																	
		a	b	c = (b - a) × 1625	d	e = c d	f	g = d	h	i	k = 0,5	l = i k	m	n	o = m n	p = c + i + m - f	
3 1/4 Zoll hoch, m. flachen Köpfen, 17 Pfd. pr. Fuß		0,14	1,54	2 275	12,06	27 437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 275	
4 1/4 Zoll hoch, m. flachen Köpfen, 20 1/2 Pfd. pr. F.																	
3 1/4 Zoll hoch, m. flachen Köpfen, 17 Pfd. pr. Fuß		1,62	3,03	5 411	9,99	54 056	2 1/2	9,99	25	2 1/2	0,5	1,25	—	—	—	5 411	
4 1/4 Zoll hoch, m. flachen Köpfen, 20 1/2 Pfd. pr. F.																	
Desgl.		1,62	3,94	11 391	7,45	84 863	20,9	7,45	155,7	20,9	0,5	10,5	—	—	—	11 391	
Wolfenbüttel = Oschers- leben (hin und her)																	
Desgl.		4,00	5,60	0,14	1,54	2 275	5,20	11 830	1,1	5,20	5,7	1,1	0,5	0,5	—	—	2 275
Braunsch. = Wolfenb.) östliches Gleis (her)																	
Desgl.		3,03	3,78	5,03	6,02	1 609	7,14	11 488	—	—	—	—	—	—	—	1 609	
Desgl.		3,81	4,98	0,14	1,85	3 737	6,60	24 664	16	6,60	105,6	16	0,5	8	—	—	3 737
Bienenburg = Harzburg (hin und her)																	
Desgl.		1,62	3,94	0,14	1,85	3 737	3,32	12 407	—	—	—	—	—	—	—	3 737	
Braunsch. = Hannover nördliches Gleis (her)																	
Desgl. (Diese Schienen liegen etwas geneigt nach d. Mitte d. Bahn.)		1,92	2,51	0,14	1,85	3 737	3,32	12 407	—	—	—	—	—	—	—	3 737	
Braunsch. = Hannover südliches Gleis (hin)																	
Summa . . .		—	—	30 435	7,45	226 745	40,5	7,45	292	40,5	0,5	20,25	—	—	—	30 435	
B. Schienen auf den Bahnhöfen und in den Nebengleisen excl. der Flachschienen																	
		—	—	5 951	7,45	44334,45	69,44	7,45	517,33	68,03	0,5	34,02	69,59	0,5	34,8	6088,62	

Saltbarfeit

Dimensionen und Material der Querhölzer.	Bestand am Schlusse des Jahrs 1849.			Die Auswechslung im Jahre 1850 entspricht einem						Zugang durch Neubauten oder durch Construc- tionsveränderun- gen im J. 1850.			Bestand
	Anzahl d. Querhölzer in allen Haupt- und Nebengleisen. Stück.	Mittleres Alter der Querhölzer. Jahr.	Stück- Jahre.	Abgänge.			Zugänge.			Stück.	Mittleres Alter. Jahr.	Stück- Jahre	
				Stück.	Mittleres Alter. Jahr.	Stück- Jahre.	Stück.	Mittleres Alter. Jahr.	Stück- Jahre.				
	c	d	e = cd	f	g = d	h = fg	i	k = 0,5	l = ik	m	n	o = mn	p = c + i + m - f
$\frac{3}{8}$ und $\frac{1}{10}$ zöllige eichene Querhölzer (nicht präparirt) . .	28 422	4,32	122 783	1 175	4,32	5 076	1 517	0,5	758,5	79	0,5	39,5	28 843
$\frac{1}{12}$ zöllige eichene Querhölzer	142 235	7,28	1035 471	2 207	7,28	16 067	887	0,5	443,5	133	0,5	66,5	141 048
$\frac{1}{14}$ " " "	4 148	3,03	12 568	8	3,03	24	1 011	0,5	505,5	8	0,5	4,0	5 159
Summa . . .	174 805	6,70	1 170 822	3 390	6,244	21 167	3 415	0,5	1707,5	220	0,5	110,0	175 050

Querhölzer bis zum Ende des Jahres 1850.

d e r S c h i e n e n .

Ende 1850.		Gewicht, welches über das Schienengleis transportirt ist			Die Beförderung dieses Gewichts entspricht der Beschaffung folgender Anzahl von Centnermeilen:			Erneuerte Gleis- länge			Gleislänge, welche bei der Be- schaffung von 1 000 000 Centner- meilen oder bei der Beförderung einer Last von 1 000 000 Centner über die Länge einer Meile zeitler erneuert worden ist.	Entweder: Anzahl der Centner- meilen, durch deren Beschaf- fung eine Meile Gleis- länge zeitler unbrauchbar geworden ist.	Oder: Gewicht, durch dessen Transport das Schienen- gleis zeitler unbrauchbar geworden ist.
Mittleres Alter.	Ruthen- Jahre.	bis Ende 1849.	im Jahre 1850.	bis Ende 1850.	bis Ende 1849.	im Jahre 1850.	bis Ende 1850.	bis Ende 1849.	im Jahre 1850.	bis Ende 1850.			
Jahr.		Centner.	Centner.	Centner.	Str.-Meilen.	Str.-Meilen.	Str.-Meilen.	Rthn.	Rthn.	Rthn.	Ruthen.	Stück.	Centner.
q $= \frac{r}{p}$	r $= \frac{e+l}{+o-h}$	s	t	u $= s + t$	S $= \frac{cs}{1625}$	T $= \frac{ct}{1625}$	U $= \frac{cu}{1625}$ $= S + T$	v	w	x $= v + w$	y $= \frac{x}{U} 1000000$	z $= \frac{U}{x} 1625 = \frac{1625000000}{y}$	
12,06	27 437	49 998 000	7 717 000	57 715 000	6 997 000	10 804 000	80 801 000	12,0	—	12,0	0,1485	10 943 000 000	
9,986	54 032	27 012 000	4 586 000	31 598 000	89 949 000	15 271 000	105 220 000	16,4	2,5	18,9	0,1796	9 048 000 000	
7,437	84 718	21 212 000	10 882 000	32 094 000	197 766 000	76 281 000	274 047 000	40,4	20,9	61,3	0,2237	7 264 000 000	
5,198	11 825	23 052 000	7 866 000	30 918 000	32 273 000	11 012 000	43 285 000	7,1	1,1	8,2	0,1894	8 580 000 000	
7,14	11 488	21 990 000	4 326 000	26 316 000	21 770 000	4 283 000	26 053 000	4,2	—	4,2	0,1612	10 081 000 000	
6,574	24 566	17 825 000	6 578 000	24 403 000	40 998 000	15 127 000	56 125 000	8,0	16,0	24,0	0,4276	3 800 000 000	
3,32	12 407	7 624 000	6 431 000	14 055 000	17 535 000	14 789 000	32 324 000	4,8	—	4,8	0,1485	10 943 000 000	
7,441	226 473	—	—	—	470 288 000	147 567 000	617 855 000	92,9	40,5	133,4	0,2159 Von d. Schienen a. den Bahnhöfen sind in 1 Jahre abforb.: 0,137 Ruthen.	7 527 000 000 Dauer der Schienen auf den Bahnhöfen: 7,293 Jahr.	
7,293	4403,77	—	—	—	—	—	—	159,28	69,44	228,72			

d e r Q u e r h ö l z e r .

Ende 1850.		Erneuerte Quer- hölzer			Theil der Gesamtmasse, welcher in einem Jahre abforbirt wird.	D a u e r der Querhölzer.
Mittleres Alter.	Stück- Jahre.	bis Ende 1849.	im Jahre 1850.	bis Ende 1850.		
Jahr.		Stück.	Stück.	Stück.		Jahr.
q $= \frac{r}{p}$	r $= \frac{e+l}{+o-h}$	v	w	x $= v + w$	y $= \frac{1}{q}$	z $= q$
4,109	118 505	3 066	1 175	4 241	0,243	4,109
7,231	1 019 914	1 737	2 207	3 944	0,138	7,231
2,530	13 054	884	8	892	0,395	2,530
6,578	1 151 473	5 687	3 390	9 077	0,152	6,578

XVI. Maas-, Gewichts-, und Münz-Tabelle.

A. L ä n g e n m a a ß.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaaßes.

Meilen.	Ruthen.	Fuß.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaaßen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuß	0,90922 Fuß	0,28536 Meter	0,93625 Fuß	1 Fuß brschw. ist genau = $126\frac{1}{2}$ Par. Linien
1 Ruthe	1,2123 Ruthen 14,5475 Fuß	4,5658 Meter	4,993 Yarb 14,98 Fuß	
1 Meile	0,985 Meilen 1970 Ruthen 23640 Fuß	7,4194 Kilometer 7419,4 Meter	4,61 Meilen 8114 Yarb 24342 Fuß	1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaaße.

preussisch.	braunschw.
1 Fuß	1,0998 Fuß
1 Meile	1,015 Meilen

französisch	braunschw.
1 Meter	3,504 Fuß
1 Kilometer	0,1348 Meilen

englisch	braunschw.
1 Fuß	1,068 Fuß
1 Meile	0,217 Meilen

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Loth.	Quentchen.
1	100 1	32 1	4

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Gewichten.

braunschw.	preußisch.	Zollgewicht.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund.	1 Pfund.	0,9354 Pfund.	0,4677 Kilogramme.	1,0311 Pfund.	Nach dem braunschweigischen Gewichte sind die Betriebsmaterialien verwegen.
1 Centner.	0,909 Centner.	0,9354 Centner.	46,77 Kilogramme.	0,9206 Centner.	
	100 Pfund.	93,54 Pfund.		103,11 Pfund.	

Vergleichung des Zollgewichts mit anderen Gewichten.

Zollgewicht.	braunschw.	preußisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund.	1,069 Pfund.	1,069 Pfund.	0,5 Kilogramme.	1,1023 Pfund.	Das Zollgewicht ist das Bahngewicht für die braunschw. Bahnen, wonach alle transportirten Gegenstände verwegen werden. Hiernach ist auch das Gewicht der Fahrzeuge und Locomotiven angegeben.
1 Centner.	1,069 Centner.	0,9718 Centner.	50 Kilogramme.	0,9842 Centner.	
	106,9 Pfund.	106,9 Pfund.		110,23 Pfund.	

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen und mit dem Zollgewichte.

preußisch.	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	1 Pfund.	0,9354 Pfd.
1 Centr.	1,1 Centr.	1,029 Ctr.

französisch.	braunschw.	Zollgewicht.
1 Kilog.	2,138 Pfd.	2 Pfund.
100 Kilog.	2,138 Ctr.	2 Centner.

englisch.	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	0,9698 Pfd.	0,9072 Pfund
1 Centr.	1,086 Ctr.	1,016 Centr
1 Tonne.	21,72 Ctr.	20,32 Centr.

C. M ü n z e.

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Gutegroschen.	Pfennige.
1	24	288
	1	12

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preußisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler.	3,70 Franken.	0,1459 Pfund.
			2,917 Schilling.
1 Gutegroschen.	1,25 Silbergroschen.	15,42 Centimen.	0,1216 Schilling.
			1,459 Pence.
1 Pfennig.	1,25 Silberpfennig.	1,285 Centimen.	0,1216 Pence.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

preussisch.	braunschweigisch.
1 Thaler.	1 Thaler.

französisch.	braunschweigisch.
1 Frank.	0,27 Thaler. 6,48 Gtgr.

englisch.	braunschweigisch.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeiße der Transport von 1 Wagenaachse über die Entfernung von 1 Meile.
 Personenmeiße » » » 1 Person » » » » 1 »
 Centnermeiße » » » 1 Centner » » » » 1 »
 Fahrmeiße » » » 1 Zuge » » » » 1 »